

1998.GR.000013

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2020 – 2022 und Umsetzungsprogramm 2023 – 2024

1. Worum es geht

Seit dem 1. Januar 2001 ist das von den Stimmberechtigten in der Gemeindeabstimmung vom 13. Juni 1999 erlassene Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) in Kraft. Darauf gestützt unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend die Berichterstattung 2020 – 2022 sowie das Umsetzungsprogramm 2023 – 2024. Die detaillierten Inhalte der Berichterstattung und des Umsetzungsprogramms finden sich im beigelegten Bericht.

2. Allgemeines

Gemäss Artikel 7 RFFV erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat alle zwei Jahre Bericht über die Fördertätigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und unterbreitet ihm das Umsetzungsprogramm für die darauffolgenden Jahre. Die letzte Berichterstattung datiert von November 2020. In seiner Sitzung vom 29. April 2021 hat der Stadtrat mit SRB 153 zustimmend von der Berichterstattung der Jahre 2017 – 2019 und dem Umsetzungsprogramm 2020 – 2022 Kenntnis genommen.

Im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik – wie auch der Energie- und Klimastrategie – steht die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität. Konkret sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr gefördert und der motorisierte Individualverkehr – unter Wahrung der Interessen des Wirtschaftsverkehrs – reduziert werden. Diese Politik wird von den politischen Gremien der Stadt Bern konstant mitgetragen bzw. gefordert und entspricht den Wünschen der breiten Bevölkerung.

2.1 *Drei Aufgabenfelder der Fachstelle*

Zuständig für die Umsetzung der Massnahmen gemäss RFFV ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Verkehrsplanung. Die Fachstelle unterscheidet dabei zwischen eigenen und begleitenden Projekten sowie dem täglichen Geschäft.

Eigene Projekte oder Massnahmen werden über die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ausgelöst und federführend von ihr geplant. Bei kleineren Projekten werden sowohl die Planung als auch die Umsetzung über das RFFV-Budget abgerechnet. Projekte, die Fr. 50 000.00 übersteigen und aktiviert werden können, werden über Investitionskredite finanziert und sind in der RFFV-Abrechnung nicht ersichtlich. Die Personalressourcen hingegen fallen unter das RFFV-Budget. Die Anzahl in Angriff genommener Massnahmen hat kontinuierlich zugenommen und 2020 den bisherigen Höchststand erreicht.

Bei vielen Projekten, die der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs dienen, arbeitet die Fachstelle auch begleitend mit. Die Fachstelle stellt sicher, dass die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in den Projekten berücksichtigt werden. Dabei kann es sich entweder um Projekte der anderen Bereiche in der Verkehrsplanung (VP) handeln oder auch um solche anderer Ämter der Stadt Bern (vor allem des Tiefbauamts), aber auch des Kantons, des Bundes oder weiterer Akteure. Seitens der Fachstelle werden bei solchen Projekten vor allem zeitliche Ressourcen benötigt.

Das dritte Aufgabenfeld ist das Tagesgeschäft. Die Fachstelle steht der Bevölkerung, Interessensverbänden und anderen Ämtern bei Fragen zum Fuss- und Veloverkehr beratend zur Verfügung.

2.2 Die Agglomerationsprogramme als Treiber – und was in 10 Jahren erreicht wurde

In der Einleitung des Prüfberichts (Entwurf 05.07.2022) würdigt der Bund das Agglomerationsprogramm Bern. Es entfalte eine starke, gesamtverkehrliche Wirkung. Zur Förderung der Intermodalität nutze das Agglomerationsprogramm die Potenziale, um an neuralgischen Punkten eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel zu erreichen wie beispielsweise am Bahnhof Bern und am Europaplatz. Ebenfalls positiv wirke sich der Ausbau des Veloverleihsystems aus. Die Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker und die damit verbundene bessere Erschliessung des ESP Ausserholligen mit direkteren Umsteigemöglichkeit zur Haltestelle Europaplatz wurde ebenfalls gewürdigt. Beim Fuss- und Veloverkehr wird die Strategie der Agglomeration positiv beurteilt, auf dem gesamten Netz eine grosse Qualitätsverbesserung zu erreichen. Auch die Aufwertung und Verbreiterung der Bahnunterführung in Bümpliz Nord wird speziell erwähnt.

Der Bund stellt erstmals für das Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation einen Beitrag von 40 % an Massnahmen ab 2024 in Aussicht. In den ersten drei Agglomerationsprogrammen übernimmt der Bund 35 % der Kosten. Damit wird die gute Wirkung der Massnahmen auch finanziell gewürdigt. Eine Vielzahl der Massnahmen, insbesondere auch Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen, sind in der Stadt Bern verortet.

Die Fachstelle sieht sich durch den Prüfbericht in ihrer Arbeit bestärkt, in dem der Bund auch Kritik an die Agglomeration Bern bezüglich Modal-Split-Verschiebung richtet: Abgesehen vom Verkehrsmanagement – hier wird der Inselplatz hervorgehoben – gäbe es noch zu wenig wirkungsvolle Push-Massnahmen für deutliche Modal-Split-Verschiebungen (weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigen Verkehrsträgern).

Im beiliegenden Bericht werden die bisher umgesetzten und durch die Agglomerationsprogramme unterstützten Massnahmen aufgeführt. Ein Blick auf die letzten 10 Jahre zeigt weitere Projekte, die in der Stadt Bern durchgeführt wurden und dazu beigetragen haben, Bern in eine Stadt mit hoher Lebensqualität zu wandeln. Mit der 2014 gestarteten Velo-Offensive konnte insbesondere im Veloverkehr ein Standard erreicht werden, der in der Schweiz einen neuen Massstab im Bereich der Veloplanung setzt.

2.3 Aufgaben und Herausforderungen bei der Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs

Der grössere Teil des RFFV-Budgets wird für die Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen ausgegeben. Dabei sind die Ausgaben der Fachstelle für den Veloverkehr grösser. Dafür sind vor allem drei Gründe verantwortlich:

- Projekte mit Fusswegen sind häufiger sowohl in Planung als auch Realisierung in grössere Projekte eingebettet, bei denen die Federführung bei anderen Ämtern wie dem Tiefbau- oder dem Stadtplanungsamt liegt¹;
- Da Verbesserungen für den Fussverkehr häufig bauliche Massnahmen erfordern, erfolgt die Finanzierung der Umsetzung von Fussverkehrsmassnahmen meist über Investitionskredite;
- Die Förderung des Veloverkehrs hat einen grösseren Nachholbedarf. Die Velonutzung steigt schneller als der Veloinfrastrukturausbau.

¹ Dazu gehören etwa das Grossprojekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), wofür der Stadtrat in den Bereichen Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen und Grünanlagen im August 2020 Kredite im Umfang von insgesamt 11,5 Mio. Franken genehmigt hat, oder auch die Ausstattung des öffentlichen Raums mit Sitzgelegenheiten.

Der Handlungsbedarf bleibt gross: Das Basis-Infrastrukturnetz für Menschen zu Fuss ist zwar mehrheitlich vorhanden. Die Erhöhung der Sicherheit ist jedoch eine Daueraufgabe. Nun liegt der Hauptfokus auf der Aufwertung der räumlichen Atmosphäre, damit sich die Menschen sicherer und wohler fühlen. Kontinuierlich wächst auch die Aufenthaltsqualität und die Verbesserung von öV-Haltestellen für den Fussverkehr.

Gemäss aktuellen Velozählungen dürfte das Ziel von 20 % Veloanteil deutlich vor 2030 erreicht werden. Mit der nächsten Berichterstattung oder im Rahmen eines STEK-Controllings wird das Ziel per 2040 definiert werden.

2.4 Zur Verfügung stehende Mittel 2020 – 2021

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr verfügt gemäss RFFV seit 2018 über ein jährliches Budget von 2,45 Mio. Franken. In der letzten Berichterstattung waren sehr viele Massnahmen in Bearbeitung. So konnten im damaligen Umsetzungsprogramm für die Jahre 2021 und 2022 zusätzlich 0,205 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung für den Fuss- und Veloverkehr budgetiert werden, um die Massnahmen zielgerichtet vorwärtstreiben zu können. Die vorliegende Abrechnung zeigt, dass die zusätzlichen Überschüsse aus der Spezialfinanzierung bereits im Jahre 2020 weitgehend aufgebraucht wurden.

Im Jahre 2020 hat die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr dank einer Entnahme von Fr. 410 000.00 aus der Spezialfinanzierung einen einmalig hohen Betrag von 2,87 Mio. Franken für Massnahmen und in Form von Personal- und Sachkosten eingesetzt. Im Jahr 2021 stand der Fachstelle ein ordentliches jährliches Budget von 2,45 Mio. Franken zur Verfügung. Aufgrund der in Aussicht gestellten Sparmassnahmen ab 2022 haben sich einzelne Projekte bei der Fachstelle und beim Tiefbauamt (TAB) bereits verzögert. Dies auf Grund der zu erwartenden Sparrunde, aber auch aufgrund ressourcenbezogener Planungen beim TAB.

2.5 Projektüberhang, Sparmassnahmen und Auswirkungen auf die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs

Der beiliegende Bericht zeigt auf, dass der Velo- und Fussverkehr zu einer gesunden und lebenswerten Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität beiträgt. Dabei werden verschiedenste Ansprüche an die Infrastruktur und das Umfeld gestellt: Was heisst es, von 4 bis 100 selbständig zu Fuss unterwegs zu sein? Was ist notwendig, um von 8 bis 80 sicher Velo fahren zu können? Die Standards berücksichtigen die unterschiedlichen Bedürfnisse. Die Stadt der kurzen Wege wird zur Stadt der kurzweiligen Wege.

Diese Veränderungen können aufgrund von Projektüberhängen und des aktuell vorliegenden Sparprogramms nicht mehr in der gleichen Geschwindigkeit vorangetrieben werden wie bisher. Bei der Abteilung Projektierung und Realisierung des TAB ist in den vergangenen Jahren ein Projektüberhang entstanden. Gründe sind zum einen eine Vielzahl an Grossprojekten wie ZBBS, Ausserholli- gen, Viererfeld, Gleissanierung Effingerstrasse und dem Hochwasserschutz. Zum anderen kommt es bei der Umsetzung von Projekten durch Einsparungen, fehlende Personalressourcen, aber auch umfangreiche Mitwirkungs- und Projektierungsarbeiten immer wieder zu Verzögerungen. Eine Priorisierung der Projekte wurde unumgänglich. Deshalb werden die bekannten Massnahmen und Projekte seither in der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) ämterübergreifend beurteilt. Die Auswirkungen auf die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr werden wie folgt eingeschätzt:

Fuss- und Veloverkehr

- Bisher sind 23 % des Velohaupttroutennetzes umgesetzt oder bearbeitet. Bei den Massnahmen des Richtplans Fussverkehr sind 1/3 der Massnahmen gut auf Kurs.

Strassenraumgestaltung/Verkehrsberuhigung

- Ein Potenzial zeigt sich neu im Rahmen des Ausbaus des Fernwärmenetzes: Dieser Ausbau kann zur Aufwertung des Strassenraums in Bezug auf Begrünung, Sicherheit und mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden.
- Daneben können wenig neue Projekte gestartet werden. Der Fokus liegt auf Temporeduktionen (Tempo 30 auf Hauptstrassen, Begegnungszonen im Quartier) mittels Markierung und Signalisation.

Wie erwähnt konnten durch das Aufbrauchen des Überschusses aus der Spezialfinanzierung für den Fuss- und Veloverkehr im Jahre 2020 einmalig 2,85 Mio. Franken umgesetzt werden. Dadurch wurde es möglich viele Massnahmen parallel zu bearbeiten. Die in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Mittel liegen im Vergleich dazu jährlich rund 0,4 bis 0,5 Mio. Franken tiefer dies, weil die Spezialfinanzierung ausgeschöpft ist und Sparmassnahmen in der Höhe von Fr. 140 000.00 respektive Fr. 90 000.00 zum Tragen kommen.

Das Tempo der Umsetzung von Massnahmen zu einer klimaneutralen Mobilität kann zurzeit nicht mit der gleichen Intensität wie in den vergangenen Jahren aufrechterhalten bleiben. Dies zeigt sich in der Berichterstattung zu den einzelnen Massnahmen.

3. Berichterstattung 2020 – 2022

Ein umfassender Beschrieb der in den Berichtsjahren umgesetzten Massnahmen findet sich im beiliegenden Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2020 – 2022 und Umsetzungsprogramm 2023 – 2024». An dieser Stelle werden die wichtigsten Vorhaben und Massnahmen der Berichtsperiode aufgeführt.

Aufbauend auf den übergeordneten Grundlagen und Zielsetzungen (insbesondere dem STEK 2016) und den beiden strategisch zentralen Projekten Richtplan Fussverkehr und Masterplan Veloinfrastruktur wurde in den Jahren 2020 – 2022 nicht nur an vielen Massnahmen weitergearbeitet, sondern auch neue Massnahmen in Angriff genommen.

3.1 Massnahmen 2020 – 2022

Im Folgenden findet sich eine Auflistung der wichtigsten Massnahmen, welche 2020 – 2022 von der Fachstelle begleitet, geplant oder umgesetzt wurden. Die Überprüfung der Zielerreichung erfolgte per September 2022 und ist im beiliegenden Bericht dargestellt.

Strategische Planungsgrundlagen:

- Fusswegkonzept Aareraum, eine strategische Folgearbeit aus dem Richtplan Fussverkehr;
- Masterplan Fussverkehr in Analogie zum Masterplan Veloinfrastruktur;
- Weiterentwicklung Masterplan Veloinfrastruktur.

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Attraktivierung Innenstadt für den Fussverkehr;
- Verbreiterung der Personenunterführung Bümpliz Nord;
- Verbesserung der Fusswegverbindung hintere Länggasse–Bremgartenwald;
- Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse;
- Durchwegung Gaswerkareal;
- Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain;
- Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des ESP Ausserholligen;
- Begleitung diverser Grossprojekte wie Zukunft Bahnhof Bern, dr nöi Breitsch, Passerelle Steigerhubel, Sanierung Monbijoustrasse;

- Optimierung von Strecken und Knoten auf Velohaupttrouten: Murtenstrasse, inkl. Forsthaus; Bümpliz – Niederwangen; Kirchenfeld – Muri; Engestrasse; Bahnhof – Bollwerk – Lorrainebrücke;
- Begleitung diverser Projekte auf Velohaupttrouten (VHR): VHR Bern-Betlehem–Brünnen; VHR Rosengarten–Ostermundigen; Inselplatz; Guisanplatz; BGK Seftigenstrasse; Freiburgstrasse; BGK Kirchenfeld-/Eigerstrasse; BGK Länggassstrasse; Neue Langsamverkehrsverbindung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg;
- Einführung freies Rechtsabbiegen für Velos bei Rot;
- Velostrassen in allen Stadtteilen;
- Optimierungen an Lichtsignalanlagen;
- Massnahmen zur Erreichung eines hindernisfreien Raumes in der gesamten Stadt.

Veloparkierung:

- Veloparkierung Bahnhof: Bewirtschaftung und Zutrittsregelungen; Betriebsmodell Velostationen;
- Organisation Veloparkierung Bahnhof Bern 2022–2035; Bericht für die nächste Kreditvorlage SR aufarbeiten;
- Projektbegleitung der Velostationen rund um den Bahnhof Bern;
- Stadtweite Umsetzung von Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung.

Verkehrssicherheit:

- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (SOMA);
- Umsetzung Massnahmen Mischverkehrsflächen;
- Verkehrsmassnahmen Tramdepot Burgernziel.

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:

- Weiterentwicklung Veloverleihsystem «Velo Bern»;
- Bewilligungsverfahren E-Trottinet;
- Velokampagne;
- Sportförderung;
- Unterstützungsbeiträge an Events und Angebote im Bereich Fuss- und Veloverkehr;
- Aufbau Fussverkehrszählstellen und Ausbau Veloverkehrszählstellen.

Weitere Investitionen zur Förderung des Fuss-/Veloverkehrs

- Unterstützungsbeiträge;
- Unterhalt Velozählstellen.

3.2 Ausschöpfung der Mittel 2020 –2021

Die Jahre 2020 und 2021 sind abgeschlossen und abgerechnet. Über diese Zeitperiode kann aus finanzieller Sicht Rechenschaft abgelegt werden. 2020 konnten rund Fr. 410 000.00 der Spezialfinanzierung entnommen werden. Diese Rückstellung ist per Ende 2021 quasi aufgebraucht. Die Zusammenstellung der in den Jahren 2020 – 2021 verwendeten Mittel wird aus der tabellarischen Zusammenstellung auf der nachfolgenden Seite ersichtlich.

Ausgaben Berichterstattung 2020 - 2021 (gerundet)		
Themenschwerpunkte	2020	2021
1. Strategische Planungsgrundlagen	336'900	277'200
2. Optimierung Fuss- & Veloverkehrsverbindungen	595'400	253'100
3. Veloparkierung	156'000	109'000
4. Verkehrssicherheit	280'300	188'100
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	312'100	367'100
6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	156'500	128'100
Zwischentotal exkl. Personal- und Sachkosten	1'837'200	1'322'600
Personal- und Sachkosten, Umlagen	1'032'800	1'127'400
Gesamttotal Ausgaben	2'870'000	2'450'000
Einlage (+) / Entnahme (-) Spezialfinanzierung	-410'000	3'647
Stand Spezialfinanzierung per 31.12.	2'735	6'382

Tabelle 1: Übersicht der Ausgaben 2020–2021 nach Themenschwerpunkten. Die Personal- und Sachkosten (Miete, Informatik etc.) sind separat ausgewiesen. Die Aufwendungen entsprachen den Budgets gemäss RFFV. Alle Werte in Schweizer Franken.

Die Tabelle zeigt auch die Aufteilung der Ausgaben auf die verschiedenen Massnahmenkategorien. Ein Schwerpunkt bestand wie in den Vorjahren in der Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Nicht aus der Tabelle ersichtlich werden zahlreiche Projekte und Massnahmen, die über Investitionskredite finanziert werden. So wurden durch die Verkehrsplanung Investitionen von total 3,5 Mio. Franken jährlich in Projekten ausgelöst, bei denen die Fachstelle federführend oder begleitend involviert war. Im TAB wurden in der Berichtsperiode zudem grob geschätzt jährlich 15 Mio. Franken an Investitionen für Projekte ausgelöst, bei denen die Fachstelle begleitend mitarbeitete. Nicht quantifiziert sind die Projekte, bei denen andere Ämter (SGB, SPA etc.) oder Akteure (Kanton, Bund etc.) den Lead hatten und die von der Fachstelle begleitet wurden. Damit ist auch zu erklären, dass die Personal- und Sachkosten in der RFFV-Abrechnung einen vergleichsweise hohen Anteil ausmachen.

Für die Umsetzung der Massnahmen wurde das zur Verfügung stehende RFFV-Budget ausgeschöpft und zusätzlich die Überschüsse der Spezialfinanzierung weitgehend abgebaut. Insgesamt konnten dadurch im Jahr 2020 einmalig 2,85 Mio. Franken in Massnahmen und Personal- und Sachkosten umgesetzt werden. Nach diesem finanziellen Hoch in der Fachstelle folgte ab 2021 ein Jahr mit ordentlichem Budget von 2,45 Mio. Franken. Ab 2022 standen aufgrund der Sparmassnahmen noch 2,31 Mio. Franken zur Verfügung. Mit dem tieferen Budget, das zur Verfügung steht, können nicht mehr im gleichen Umfang Massnahmen umgesetzt werden. Einzelne Projekte haben sich in der Fachstelle wie auch beim TAB bereits verzögert. Trotzdem sind viele Vorhaben auf Kurs – auch wenn es bis zur Umsetzung etwas länger dauert.

4. Umsetzungsprogramm 2023 – 2024

Die gezielte Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln – darunter insbesondere auch der Fuss- und der Veloverkehr – ist und bleibt ein zentrales Element der städtischen Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik. Damit sind für die Fachstelle vielfältige und umfangreiche Herausforderungen verbunden. Die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern und Bereichen bleibt für eine erfolgreiche Umsetzung der Vorhaben zentral. Angesichts der steigenden Velozahlen und der nach wie vor bestehenden Infrastrukturdefizite bleibt der Handlungsbedarf hoch und wird es – da die überschüssigen Mittel aus der Spezialfinanzierung mittlerweile ausgeschöpft sind – nicht möglich sein, allen Bedürfnissen sofort und vollumfänglich gerecht werden zu können. Die Fachstelle ist jedoch im Zusammenspiel mit den mitbeteiligten Stellen bemüht, mit zahlreichen Massnahmen weiterhin eine wirksame Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gewährleisten zu können.

4.1 Geplante Massnahmen 2023 – 2024

Im Folgenden sind die wichtigsten Vorhaben für den Zeitraum 2023 – 2024 aufgelistet.

Strategische Planungsgrundlagen:

- Fertigstellung des Masterplans Fussverkehr (analog Masterplan Veloinfrastruktur);
- Weiterentwicklung des Masterplans Veloinfrastruktur;
- Weiterführung Partizipationsanlässe Velo-Offensive (Mittagsveranstaltungen).

Optimierung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen:

- Attraktivierung Innenstadt: Gestaltung Postgasse; Gestaltung Schützenmatte; SOMA Schaulplatzgasse; BGK Hodlerstrasse;
- Begleitung Ausführungsplanung Personenunterführung Bümpliz Nord;
- Begleitung Ausführungsplanung Fusswegerschliessung Sportanlagen Länggasse;
- Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des ESP Ausserholligen;
- Begleitung Grossprojekte ZBBS, Steigerhubel;
- Fuss- und Radweg Bottigenstrasse; Teil Trottoir Matzenriedstrasse und SOMA's Temporeduktion Bern West;
- Optimierung von Strecken und Knoten auf Velohaupttrouten: Bümpliz–Niederwangen; Kirchenfeld–Muri; SOMA Länggassstrasse; SOMA Bahnhof–Bollwerk;
- Begleitung diverser Projekte auf Velohaupttrouten (VHR): VHR Bern-Betlehem–Brünnen; VHR Rosengarten–Ostermundigen; Inselplatz; Guisanplatz; BGK Seftigenstrasse; Freiburgstrasse;
- weitere Velostrassen ab 2024.

Veloparkierung:

- Veloparkierung Bahnhof: Bewirtschaftungs- und Zutrittsregelungen;
- Betriebsmodell Velostationen am Bahnhof Bern;
- Temporäre Massnahmen während ZBBS;
- Veloparkierung in den Quartieren, in Arealen;
- Veloabstellplätze ESP Ausserholligen.

Verkehrssicherheit:

- Massnahmen auf Mischverkehrsflächen: Einbringen im Rahmen von Drittprojekten;
- Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr (SOMA);
- Massnahmen Schulwegsicherheit; Programm Tempo 30: Begleitung;
- Haltestelle Kornhausplatz stadteinwärts;
- Tramhaltestelle Monbijou.

Dienstleistungen und Fördermassnahmen:

- Weiterentwicklung Veloverleihsystem und Neuausschreibung regionales Veloverleihsystem
- Velo- und Flanierkultur (gekürzt), Sportförderung, Veloförderung bei Kindern und Jugendlichen (gekürzt);
- Aufbau Fussverkehrszählstellen und Ausbau Velozählstellen.

Weitere Investitionen zur Förderung Fuss-/Veloverkehr:

- Unterstützungsbeiträge;
- Unterhalt Fuss- und Velozählstellen.

Dank diesen Massnahmen wird die Situation für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Bern weiter verbessert werden können. Der hohe Handlungsbedarf und die vielfältigen Herausforderungen bringen es jedoch mit sich, dass Prioritäten gesetzt und gewisse Aufgaben (noch) nicht angepackt werden können (z.B. Überführung Masterplan Veloinfrastruktur in den Richtplan Veloverkehr, Aufwertungen Amthausgasse/Kochergasse und Zeughausgasse, Umsetzung von verschiedenen Massnahmen aus dem Fusswegkonzept Aareraum, etc.).

4.2 Finanzbedarf 2022 – 2024

Für die Umsetzung der vorstehend umschriebenen Massnahmen stehen folgende Mittel zur Verfügung: Ab 2022 bis 2023 liegt das Budget aufgrund der 2021 beschlossenen Sparmassnahmen bei 2,31 Mio. Franken pro Jahr, 2024 bei 2,36 Mio. Franken. Ab 2025 wird das RFFV-Budget im Finanzprozess Budget/AFP beschlossen. Die Mittel werden aufgrund der Priorisierung der Projekte wie folgt auf die verschiedenen Themenschwerpunkte verteilt:

Budget Umsetzungsprogramm 2022 - 2024			
Themenschwerpunkte	2022	2023	2024
1. Strategische Planungsgrundlagen	220'000	220'000	219'000
2. Optimierung Fuss- und Veloverkehrsverbindung	220'000	220'000	224'000
3. Veloparkierung	165'000	165'000	175'000
4. Verkehrssicherheit	165'000	165'000	175'000
5. Dienstleistungen & Fördermassnahmen	165'000	165'000	175'000
6. Weiteres zu Fuss- und Veloverkehr	175'000	175'000	192'000
Zwischentotal exkl. Personal- und übrige Sachkost	1'110'000	1'110'000	1'160'000
Personal- und übrige Sachkosten, Umlagen	1'200'000	1'200'000	1'200'000
Gesamttotal (inkl. FIT)	2'310'000	2'310'000	2'360'000
FIT-Sparmassnahmen	-140'000	-140'000	-90'000

Tabelle 2: Budget 2022–2024. Alle Werte in Schweizer Franken

Viele Massnahmen sind in Planung bzw. sollten vorangetrieben werden. Angesichts der Sparmassnahmen – auch im personellen Bereich – liegt auf der Hand, dass nicht mehr so viele Projekte gleichzeitig bearbeitet werden können wie bis anhin und es werden entgegen der letzten Berichterstattung auch kaum neue prioritäre Massnahmen festgelegt. Für aktivierbare Investitionskosten von über Fr. 50 000.00 wird die Fachstelle wie bisher Investitionskredite beantragen.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Berichterstattung des Gemeinderats betreffend Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs; Berichterstattung 2020 – 2022 und Umsetzungsprogramm 2023 – 2024.
2. Er legt den Termin für die nächste Berichterstattung auf die erste Jahreshälfte 2025 fest.

Bern, 21. Dezember 2022

Der Gemeinderat

Beilage:

Bericht «Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV); Berichterstattung 2020 – 2022 und Umsetzungsprogramm 2023 – 2024».